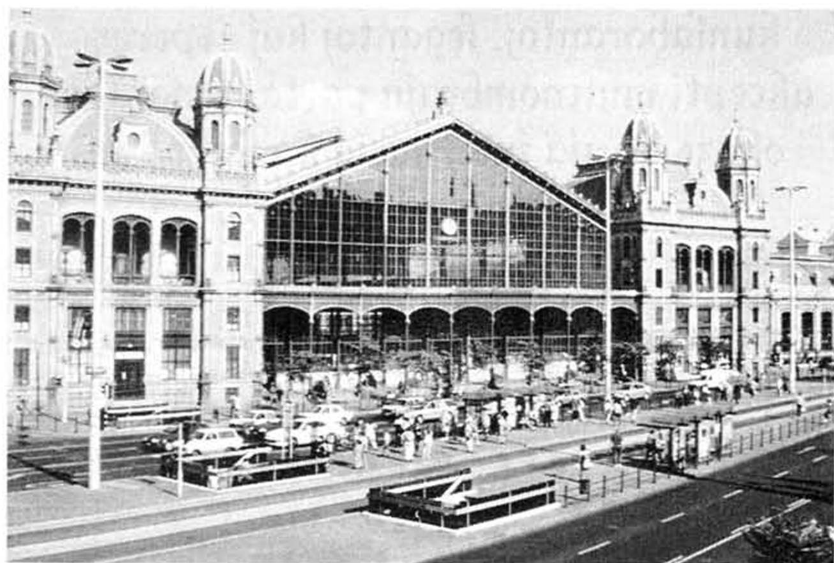


INTERNACIA FERVOJISTO

2000 . 1



Stacidomo Nyugati en Budapeŝto



Frontpaĝo : Budapeŝto ; Nyugati, stacidomo konstruita de 1874 ĝis 1877 laŭ la planoj de Gustave Eiffel.

Enhavo



Invito al la 52a kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Asocio

13a-19a de majo 2000 en Budapeŝto (Hungario)

Poŝta adreso de LKK : 52a Kongreso de IFEF
HU-1378 BUDAPEST
PF: 7

Ne forgesu : post la 1a de februaro la kongreskotizo plialtiĝos. Rapide aliĝu.

Iom :
- pri la urbo
- pri la kongresejo

La urbo Budapeŝto

Budapeŝto etendiĝas ambaŭborde de la rivero *Duna* (Danubo). Preskaŭ 31 km-ojn longa etapo de la rivero apartenas al la ĉefurbo, en tiu etapo troveblas pluraj insuloj. Inter ili Margitsziget (Insulo Margareto) estas la plej populara pro siaj belega granda parko, zoologia ĝardeneto, banejoj, hotelo, sportejoj, luksaj amuzejoj. Budapeŝto dividiĝas je du grandaj urbopartoj : *Buda* (dekstraflanke de la rivero Duna, la montetara regiono) kaj Pest (maldekstraflanke de rivero Duna, la ebenaĵo). La nuntempa ĉefurbo havas du milionojn da loĝantoj. Budapeŝto famas pro siaj kuracbanejoj. Budapeŝto estas la kultura centro de la lando. Pluraj kulturaj institucioj funkcias kaj havas tutlandan agosferon : la Hungara Scienca Akademio fondita de grafo *István Széchenyi,* pluraj esplorinstitutoj, multaj muzeoj, kolektaĵejoj (mondfama estas la "Esperanto-kolektaĵo de Károly Fajszi" sub la protektado de la ŝtata biblioteko Széchenyi), operejoj, teatroj, kinejoj, bibliotekoj. Funkcias en la urbo pli ol cent gimnazioj kaj teknikaj mezlernejoj, multaj altlernejoj kaj universitatoj. En Budapeŝto funkcias la plej alta ŝtatpotenca organo de la Hungara Respubliko, la Parlamento, kies sidejo, la Parlamentejo, estas eĉ simbolo de la kongresemblemo.

La kongresejo

La kongreso okazos en la tristela hotelo nomita *Hotel Stadion,* relative nova konstruaĵo, moderna, ekfunkcianta en 1982. La hotelo situas en la centro de la ĉefurbo, apud la Sporthalo Budapest kaj la internaci-nivela sportcentro *Népstadion* (Popolstadiono), ĝi atingeblas per metroo el la internaciaj Budapeŝtaj stacidomoj, kaj ĝi havas aŭtoparkejon por la gastoj. En la hotelo troviĝas 376 modernaj ĉambroj kaj 10 apartamentoj. En ĉiu hotelĉambro funkcias radio, telefono kaj televido kun satelitprogramo. La ĉambroj havas klimatizadon kaj trinkaĵo-ŝrankon. En la hotelo funkcias du restoracioj, unu por hungarecaj specialaĵoj, la alia por internaciaj mangaĵoj ; troviĝas salonoj, konferencejo, bankedejoj. Tiuj servos al ni kiel kongresejo. En la hotelo funkcias naĝejo, saŭno, sunbanejo kaj en la halo trov-



Hotelo "Stadion"

eblas eleganta trinkejo, vendejo de donacaĵoj, vojaĝagentejo (kun monŝanĝejo).
Krom tio estos je dispono dustela hotelo nomita *Hotel Zugló*. Ĝi situas ĉ. 2,5 km-ojn de la kongresejo, kiu estas tre malgranda distanco per urbaj transportiloj (trolebusoj, tramoj). En Hotelo Zugló oni povas mendi 2-3litan ĉambron, kiu estas ekipita per duŝejo (la dulita kaj trilita ĉambroj havas komunan enirejon kaj duŝejon). La hotelo havas propran parkejon por la gastoj ; ĝardena teraso agrabligas la ripozon de la gastoj, trinkejo estas je dispono. (La plimulto de la helpantoj loĝos tie...).

Turismaj informoj pri nia postkongreso

Sopron

La okcidenta urbo estas unu el la plej vizitataj urboj en Hungario. Ĉi tie troviĝas vasta ensemblo da arkitekturaj monumentoj. La t.n. Fajroturo (de sur kiu oni observis la urbon kontraŭ la incendioj) fariĝis simbolo de la urbo. La urbo estis fondita de romianoj sub nomo *Sarbantia*. *Sopron* estas juvelurbo ĉe la piedoj de Alpoj.

Multaj muzeoj prezentas la historion de la urbo kaj ties regiono. La mondfama komponisto kaj pianisto *Liszt Ferenc* plurfoje koncertis por la aristokratoj en la t.n. *Bezerédykastelo*.



La domo Storno en Sopron

Fertőrákos

Ni ekskursos al iama ŝtonminejo, kie jam la romianoj ekspluatis la valoran kalkŝtonon. La kalkŝtonon oni portis dise en la mondon kaj uzis por la konstruado de palacoj kaj kasteloj. Sur la postrestitaj kolonoj videblas la restaĵoj de fosiliiĝintaj bestoj kaj plantoj. Pro la minado elformiĝis 12 m-ojn altaj gigantaj bonakustikaj ejoj, kiujn nuntempe oni utiligas kiel teatro kaj koncertejo.

Győr

La ekskursoj direktigos la partoprenantojn al diversaj antikvaj urboj. La regiono de kunfluo de riveroj *Duna, Ra'ba, Ra'bca* allogis la prahomojn por ekloĝi jam en la 15a jarcento antaŭ Kristo. Dum la romia epoko la cezaro *Traianus* garnizonis en la urbo. Dum la epoko de popolmigrado ekloĝis la triboj de gotoj, hunoj, pli poste longobardoj. La hungaroj koloniis la regionon dum la 9a jarcento post Kristo. La urbo fariĝis centro jam dum la ŝtatfondo, eĉ sidejo de episkopoj. Dum jarcentoj la urbo multe suferis pro naturaj katastrofoj kaj pro militoj, tamen ĝi denove renoviĝis, refortiĝis. La urbo *Győr* ravas la vizitantojn per mallarĝaj stratoj ; intimaj placoj, oni povas ĝui la harmonion de la pasinto kaj nuntempo, rigardante la bastionojn, admirante barokajn internajn kortojn, statuojn.



Muzeo en Győr



METEOR
14a metroo-linio en Parizo

La 14a metroo-linio inter la stacioj "Biblioteko-François Mitterrand " kaj "Madeleine " estis inaŭgurita la 15an de oktobro 1998. Tute subtera, 7 kilometrojn longa, tiu linio havas 7 staciojn ; la konstruado ĝis la stacio Saint Lazare estas antaŭvidita por 2 003. La konstruado de tiu linio kostos 6,1 miliardojn da frankoj por la infrastrukturo.

Tiu-ĉi metroo funkcias tute aŭtomate (sen trakciilestro). En tiuj 17 novaj trajnoj nun ekspluatataj, la vojaĝantoj povas trapasi de unu pasaĝervagono al la alia. Dum trafikpinto, la tempo inter du sinsekvaj trajnoj estas de 105 sekundoj.

Ĉiu trajno konsistas el 6 veturiloj kaj kapablas veturigi 720 vojaĝantojn. En la stacioj por pli da sekureco troviĝas barilo el vitro kun ŝovpordoj. Aŭtomate la ŝoveblaj pordoj malfermiĝas nur kiam la trajno haltas ĝustloke en la stacio.

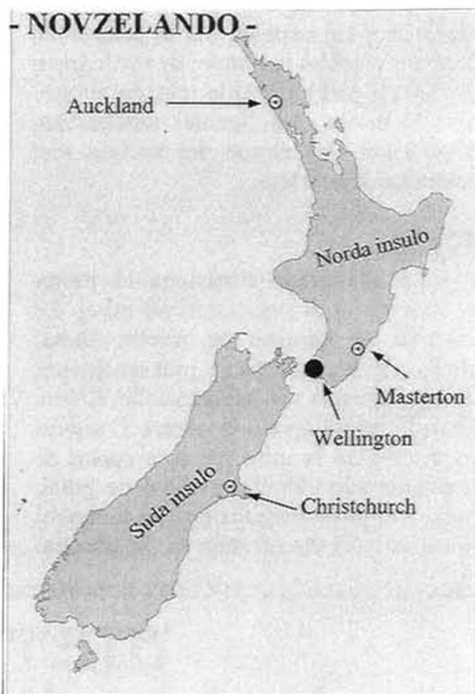
Estonte la linio plilongiĝos ĝis " Port de Gennevilliers " norde kaj " Maison Blanche " (Blanka Domo) sude. Entute tiu linio longos 20 km-ojn.

Hubert Peyrouty

El la historio de la fervojoj en Novzelando

En 1880 fervojo pretkonstruiĝis, en norda insulo, inter la ĉefurbo Wellington kaj Masterton. Parto de ĝi iris trans la montaro Rimutaka. Pro la krutega tereno, tie aplikiĝis speciala sistemo por la bremsado. Inter la reloj oni konstruis specialan relon, iomete pli altan ol la ordinaraj reloj. La lokomotivoj estis ekipitaj per specialaj, horizontale situantaj radoj, kun cilindroj, kiuj dum la bremsado kunmetiĝis al la speciala relo. La lokomotivoj estis la famkonataj "Fell" (antaŭe uzitaj sur la fervojo inter Francio kaj Italio kaj en Brazilo).

Ankaŭ kelkaj vagonoj estis ekipitaj per samspecaj radoj, kaj la bremsadon faris la konduktoroj. Ekde 1936 la lokomotivojn oni anstataŭis per motorvagonoj kun bremso-sistemo pere de la speciala relo, sed sen horizontale situantaj radoj. La 3an de novembro 1955 finiĝis ĉi tiu epoko de la historio de la fervojoj en Novzelando, ĉar oni konstruis tra la montaro Rimutaka la tunelon kun la sama nomo.



Eltiraĵo de artikolo de membroj de la Esperanto-Klubo en Masterton.

Kompilis : Odd Kolbrek

Nia fervojista movado ĉe interreto.



Eblas ricevi interretajn informojn pri :

- Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)
- Franca Fervojista Esperanto-Asocio (FFEA / AFCE)

ĉe la TTT-paĝaro :

http://perso.wanadoo.fr/esperanto/afce.htm

Dankon al nia amika prizorganto Laurent Vignaud.

Se vi konas aliajn TTT-paĝarojn koncernantajn nian fervojistan movadon, bonvolu sciigi tion al la redaktoro.

Migranta ekspozicio "Ĉeĥaj fervojoj 1999"

Okaze de la 160-a datreveno de la fervoja trafiko sur teritorio de la nuna Ĉeĥa Respubliko, fariĝis de la 7a ĝis la 21a de majo 1999 migranta ekspozicio "Ĉeĥaj Fervojoj 1999", en kiu oni, krom alia, la unuan fojon, publike prezentis la novan elektran duetaĝan trajnunuon de la serio 471, fabrikita por Ĉeĥaj Fervojoj ČD de entrepreno ČKD Vagonfabriko en Studénka, akcia kompanio. Temas pri la unua el la dek jam menditaj trajnunuoj, kiuj trafikos sur modernigitaj linioj de la koridoroj. Oni, krome, ekspoziciis diversajn novajn trafikilojn, kiel salonvagonon de tipo SR-22, elektronikan horaron IDOS, proponojn de servoj de la vartransporto, krom alia kun demonstra sistemo CEVIS (Centra Vagona Informa Sistemo).

La nova duetaĝa trajnunuo "Premiér" provtrafikanta sur jam konstruita parto de la koridoro proksime de la ĉefurbo Prago.

Sur paneloj oni prezentis la servojn de la Departemento de la trafika vojo ČD, DATIS - Data Informa Servo de Vojaĝagentejo ČD kaj ne mankis eĉ vendado de la suveniroj kun fervojaj temoj.

Jindřich Tomíšek

Ĝojo por rigardi

La novaj fervojaj trajnunuoj, ĉiun, certe ekinteresos per sia moderne solvita aspekto. Ankaŭ ilia ekipaĵo estas je la monda nivelo. Provizi ilin povas tri bazaj tipoj de la trakciaj distribuiloj, kaj trajnunuoj povas esti uzataj praktike sur ĉiuj elektrizitaj fervojlinioj de Eŭropo krom en malnova bona Anglio, kie oni uzas la tute netipan trakcikurentan reton provizatan per kontinua kurento nur 700 volta.

Moderna sistemo de la vagonkestoj kun kliniĝtekniko de la firmao Fiat Ferroviaria, regadekipita per fidinda elektroniko, ebligos al la vagonoj ne nur rapidan traveturon de la trakkurbiĝoj, sed ĝi ankaŭ donos bonan vojaĝkomforton al la pasaĝeroj. Avantaĝo de la vagonoj kun kliniĝtekniko estas ankaŭ optimaleco de la elspezoj por rekonstrukcioj - verdire rektigado de la fervojaj linioj - kio kompreneble estas ankaŭ en niaj diversapektaj terenkondiĉoj proporcie granda, ĉiam multekosta kaj ofte eĉ nesolvebla tasko.

La plej granda rapido de la trajnunuo superas niajn eblojn (ĝi estas 250 km/h). Malgraŭ ke la kontrakto estis transdonita jam lastjare, kiel kutime en nia lando, la unua trajunuo estis liverita nur ĉi-jare printempe.

La interno de la vagonoj similas pli al la jettrafikaj aviadiloj. Estas perfekte klimatizite kaj senbruigite. Anatomiaj sidlokoj donas al la pasaĝeroj, agrablan komforton kaj proponas krome unuope funkciigantan aŭdvidan kaj prilumigan teknikon.

Jindřich Tomíšek

Rapide kaj sekure

En ĉiu vagono deĵoras konstànte ĉeestantaj kaj servopretaj priservantoj, ĉar en prezo de la veturbileto estos ankaŭ refreŝiĝo. En la novaj trajnunuoj oni ne havos problemojn kun ĉaroveturantoj, ĉar memkomprenebla estas ilia perfekta senbariera aranĝo.

Ĉeĥaj Fervojoj, per siaj novaj trajnoj, esperas allogi novajn klientojn : aŭtomobilistojn aŭ peraviadilajn vojaĝantojn.

Do, se oni adicias veturadon el la urbo al la flughaveno kaj inverse, la tempon bezonatan por pasaĝerprizorgo antaŭfluga, tiam la tuta veturadtempo inter Berlino kaj Prago aŭ inter Prago kaj Vieno per la nova rapidtrajno malpli daŭros. Ekzemple la veturadtempo el Berlino nun je 10 horoj mallongiĝos al ses kaj duono, la veturado el Prago al Brno de 3 horoj kaj duono daŭros nur 2 horojn kaj 13 minutojn. Oni kompreneble ankaŭ ŝparos veturkostojn, kiuj estos evidente malpli altaj ol prezoj de flugbiletoj, malgraŭ ke tarifo en novaj trajnoj estos verŝajne pli alta ol por ordinaraj rapidtrajnoj.



Programo de la konstruado de la unua modernizita koridoro estis origine antaŭvidita por la jaro 2000. La kostoj, kalkulataj je nivelo de la jaro 1994 al 24,5 miliardoj da ĉeĥaj kronoj kompreneble kreskis, ne nur pro inflacio, sed ankaŭ pro influo de aliaj cirkonstancoj, ekzemple pro ŝanĝo de normoj de la vivmedio konformaj jam al Eŭropa Unio.

Nuntempe la elspezoj proksimiĝas jam al 32 miliardoj da kronoj (preskaŭ unu miliardo da dolaroj) malgraŭ iuj reduktoj, kiujn oni faris.

Jindřich Tomíšek

Kion ni akiros ?

Oni ne rekonstruos kelkajn tunelojn sur norda parto de la koridoro el Děčín al Prago, kio bedaŭrinde malalt-igos rapidon de la trajnoj en koncernaj linio-sekcioj. Oni eĉ ne rekonstruos la komence projektitan nombron de la malsamnivelaj krucaĵoj, tion, dum rapido de la trajnoj ĝis 160 km/h la preskriboj ankoraŭ permesas. Sed tamen la konstruado de la unua ĉeĥa koridoro estos finita du jarojn pli poste ol planite.

Simile okazas nuntempe ankaŭ ĉe la dua modernizita koridoro, kies konstruadon oni komencis en 1997. Reala limtempo por ĝia finkonstruo estas la jaro 2005, ĝi itineros tra Ostrava, Brno kaj Břeclav kaj tie ĉi ĝi interligos al internacia fervoja linio inter Varsovio kaj Vieno. En moderniga plano ankaŭ estas aliaj linioj, direktoj al germanaj Nürnberg kaj Munkeno tra Plzeň kaj Domažlice, direkte al aŭstria Linz kaj al Vieno tra České Budějovice kaj České Velenice.

Preparo de la internacia kunligo de la Ĉeĥaj Fervojoj al kvalitaj trajnsurvojigoj de la aŭstriaj kaj germanaj fervojoj alportas al nia lando utilon jam nuntempe kiel enformo de altnivela sekurecteknikо de la trajntrafiko, tiel en konstruado de la modernaj trajnunuoj. Grave estas, ke ĝi ebligos al niaj ŝtatfervojoj reakiri la perditan internacian renomon sur la tre postulemaj eksterlandaj foiroj kaj ankaŭ spertojn, kiuj estonte helpos al ni dum enkondukado de la plej altnivelaj grandrapidaj fervojaj trajnkunligoj.

Jindřich Tomíšek

Jaro de la transanda fervojo


Peruo

Konstrui adheran fervojon kun larĝo-ŝpuro de 1435 mm-oj, transverse de Sudameriko ne estis por projektistoj kaj konstruistoj facila tasko, ĉar montpasejoj de la Okcidentaj Kordileroj situas alte je pli ol 4000 metroj super marnivelo.

La dua transanda Centreja perua fervojo el Limo ĝis La Oroya pli ol 200 km-ojn longa, estis konstruita dum 23 jaroj (1870-1893), sed la plilongigo de la konstrua periodo estis kaŭzita de la ĉilia "salpetra" milito kaj manko de financaj rimedoj. La projektado kaj propra realigo de la konstruado de tiu ĉi adhera fervojo kun normala ŝpuro estis unika laboro, en kiu elstare partoprenis la pola inĝeniero Ernest Adam Malinowski. Unikeco de la konstruaĵo - ĝis 44-promila ascendo, kaj en la montpasejo Ticlio ankaŭ la atingita alto de 4818 metroj super la marnivelo - tio signifas ĝis nuntempe mondrekordon de la normalŝpura fervojo.

Administra komitato de la Pola Societo de la Inĝenieroj kaj Teknikistoj en Trafiko /SITK/ akceptis la rezolucion, ke okaze de centjara datreveno de post la morto de tiu ĉi elstara projektanto kaj konstruanto de fervojlinioj, oni proklamos la jaron 1999 jaro de la inĝeniero E. A. Malinowski kaj je lia honoro konstruos apud Ticlio monumenton. Intenco de konstruado sur montaro de Sudameriko postulas precipe financajn rimedojn, patriotan elanon kaj aprobon de la koncerna registaro. La financajn rimedojn oni ricevis de la grandaj firmaoj, unuopuloj kaj entuziasmuloj per tiu maniero, ke ili aĉetos por la eminentulo la tiel nomatan briketon. Per aĉeto oni akiras atestilon, ke la plej alte en la mondo situonta monumento al la pola inĝeniero estos konstruata ankaŭ el tiu ĉi, eĉ se simbola konstruelemento.

El la pola granito modelita artmonumento estos lokigita sur soklo en formo de konusforma prismo. Sur la supra surfaco de la prismo estas simbolo de la fervoja rado, sur kiu estas enkomponita reliefa busto. La koncepto estas de krakova firmao. La arkitekta propono kaj la modelo 1:10 estas verko de profesoro Gustaw Zemla. La tuta projekto estis jam en la Jaro 1997 transdonita al Ministerio de la eksterlandaj aferoj en Peruo por aprobo kaj decido pri la definitiva lokigo de la monumento en la montpasejo. Intertempe komenciĝis ŝtonskulptistaj laboroj, kies finpretigon kaj fakan lokigon de la monumento en 1999 prizorgas ankaŭ Poloj.

Post finpretigo de la monumento en la ŝtonhakista metiejo oni devos malkomponi ĝin, per vagono transporti ĝis la haveno, de tie ĝi per marvojo pilgrimos al la pacifikoceano ĝis Peruo. Ĝia plua vojo itineros en alto superanta la plej altan monton de Alpoj. Tie ĉi la pola firmao denove komponigos la monumenton kaj definitive lokigos ĝin. Kaj, kiu pagos la transporton ? Ankaŭ tie ĉi manifestas sin nacia sentado. PKP senpage transportos la varon ĝis la haveno kaj Ministerio de trafiko kaj maraferoj de Pollando promesis subteni la martransporton.

La solena inaŭguro de la monumento al la elstara eŭropa konstruinto de la fervojoj sur sudamerika kontinento en 1999 fariĝos rekompenco por ĉiuj, kiuj meritis pri realigo de ĉi tiu bona ideo.

Jindrich Tomišek

Misio de UIC Oriento-Okcidento kunsidis

En konstruaĵo de Ĝenerala Direkcio de la Ĉeĥaj Fervojoj en Praha kunsidis 17.12.1998 misio Oriento-Okcidento de Internacia Fervojista Unio (UIC). En la misio membriĝas reprezantantoj de la ses fervojoj de Eŭropa Unio kaj ses fervojoj de meza kaj orienta Eŭropo, prezidanto estas la unua vicdirektoro ČD inĝ. Ivo Malina . Tasko de la misio estas solvi problemojn kunligitajn kun reintegriĝo de 1a fervoja Eŭropo, forigo de diferencoj kaj baroj akumulitaj dum kvardekjara politika perforta divido de Eŭropo.

La traktadon partoprenis la prezidanto de UIC sinjoro Wieladek kaj oni pritraktis precipe resumojn de la lastjare okazintaj prioritataj studadoj :

- al demandoj de aplikado de la apartenantaj direktivoj de Eŭropa Unio sur fer-vojoj de la meza kaj orienta Eŭropo ;
- al demandoj de teknika harmoniigo (normalizado, provaplikado), aprobo kaj reciproka rekonado de la fervojaj trafikiloj kaj instalaĵoj en la tuta Eŭropo) ;
- al demandoj de pliperfektigado de la tuteŭropaj trafikaj koridoroj kunligantaj landoj de okcidenta kaj orienta Eŭropo.

Al ĉiuj pritraktataj problemoj la misio aprobas konkludojn kaj rekomendojn por plua agado de la unuopaj fervojoj ; Internacia Fervoja Unio k.t.p, inkluzive rekomendojn kaj atentigojn por Eŭropa Unio en punktoj, kie iliaj direktivoj kaj aranĝoj ne estas en plena koincido kun bezonoj de la unueca tuteŭropa fervoja sistemo.

Jindrich Tomišek

Paris -Saint Lazare -SNCF

Pariza kapstacio Paris -Saint Lazare estas elstara fervojnodo SNCF por aglomerzona trafiko. Veturas ĉi tien ankaŭ interlandaj rapidtrajnoj el nord-okcidenta Francio. Ĝi estas ununura de sia tipo, kien en Parizo ne alvenas internaciaj trajnoj.

La stacio Paris - Saint Lazare tamen havas sian historian gravecon. Proksime de tie ĉi estas loko, kie siatempe situis la granda lokomotivejo " Batignolles ". La lokomotivejo estis parto de la kompanio ETAT, kiu post kunligo kun SNCF estis nomata "SNCF -Région Ouest". Al tiu ĉi lokomotivejo alveturis krom aliaj ankaŭ la vapora lokomotivo 241-101, trakonsruita de A. Chapelone en unu el la plej trakcipovumaj realigitaj vaporaj lokomotivoj 242 A 1. Nuntempe ĉi tie estas nur parktrakoj por elektraj lokomotivoj.

La trajnoj, kiuj ne estas trakciataj per trakciiloj SNCF kaj apartenas al pariza trafika reto RER aŭ RATP ĉi tien ne alvenas.

En la stacio oni povas vidi elektrajn trajnunuon SNCF de la serio Z 6400 de la numeroj 6401 ĝis 6550 konstruitaj en Francio en la jaroj 1976 ĝis 1978. Ili estas destinitaj por sistemo da tensio kontaktodrata 25 kV 50 Hz, ilia maksimuma rapido estas 120 km/h. Oni konstruis entute 75 varvagonajn unuojn. Ilia hejma lokomotivejo estas Paris St. Lazare, ilia bontenejo trakveturila estis en Vitry, nuntempe tio estas en Saint-Pierre-des-Corps.

Jindrich Tomíšek

Io[redacted]idi

Angla vojaĝisto rakontas pri unu el siaj aventuroj :

- Jes, amikoj, ni estis tute perditaj. Ni havis nenion por manĝi, nek por trinki, ĉar nia provizo da viskio estis komplete konsumita. Ni estis antaŭdestinitaj je morto pro malsato kaj soifo...

- Sed ĉu ne eblas trovi ie en la ĉirkaŭaĵo almenaŭ iun akvofonton ?

- Akvon, akvon ! Kiu en tia situacio pensus pri sinlavado...? !

Norvegio
La fervojkonstruantoj "La Rallaroj"

La vorto "rallare" devenas el la sveda lingvo, kaj en la norvega fervoj- kaj labor-historio ĝi havas apartan signifon.

Estas la rallaroj,kiuj konstruis la norvegan fervojon kaj estas ankaŭ ili kiuj eminente partoprenis en la industri-konstruado.

Komence, la rallaroj venis plejparte de Svedio, sed iom post iom norvegaj rallaroj anstataŭis ilin, kiuj fariĝis niaj propraj fervojkonstruantoj.

Jes, la rallaroj, ĉi tiuj bravaj laboristoj, kiuj, pere de simplaj laboriloj kaj kiuj travivis severajn kaj malfacilajn labor- kaj vivkondiĉojn konstruante la fervojoj, vere meritas priskribon. La historio de la rallaroj nuntempe certe idiliĝas kaj roman-aranĝiĝas kiel paŝtelbildo de malkomplikeco, barbo kaj ŝnuftabako.

La fakto estas, ke ilia vivo estas peza laboro en konstanta danĝero. Multaj el ili



Relvojo-gardisto kun drezino survoje de Finse al Sandå gardistdometo. en 1939 en la "Bergenfervojo"



Turbina neĝforigilo, kiu flanken ĵetas la neĝon per 3 tiutempaj lokomotivoj ĉe Myrdal stacio en la "Bergenfervojo"

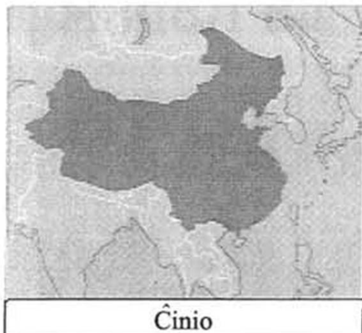
pereis pro krevigado kun dinamito kaj pro aliaj akcidentoj - cetere, ankaŭ pro la fakto, ke grandaj partoj de la fervojoj en Norvegio iras en transmontarajn regionojn. Pri ĉi tio kaj pri la konfliktoj inter ili kaj la entreprenistoj, kaj pri okazaĵoj kaj travivaĵoj rakontas la multaj rallarkanzonoj. Interesajn informojn pri la fervojkonstruado, precipe en la montaro trans kiu konstruiĝis la fervojo inter Oslo kaj Bergen, oni ricevas en la rallarmuzeo ĉe Finse stacio. Ĝi situas 1222 metrojn super la maro - do, ĝi estas la plej alte situanta stacio en la "Bergenfervojo".

En la rallarmuzeo oni povas studadi la preparadon kaj la konstruadon de la fervojo en ĉi tiu montara regiono, la laboristojn, la neĝplugojn kaj jes entute multajn objektojn, kaj, antaŭ ĉio, la viv- kaj labor-kondiĉojn de la konstruantoj de la "Bergenfervojo".

Okaze de la 90 jara jubileo de la inaŭguro de la Bergenfervojo (malfermo la 29an de septembro 1909), la Rallar-muzeo eldonis vere interesan, enhavo-riĉan libron pri la Bergenfervojo "La vivnervo trans la altmontaro".

Odd Kolbrek

Ĉinio
Rapida disvolviĝo de fervojoj ekde 20 jaroj


Ĉinio

1. Rapida longigo de la funkciantaj fervojlinioj.

En 1978 estis 48600 km-oj da ŝtataj fervojoj, inter ili 8 000 km-oj dutrakaj, 1000 km-oj elektraj kaj 2 900 km-oj lokaj fervojoj. En la lastaj 20 jaroj estis konstruitaj 14 000 km-oj da novaj fervojlinioj. La longeco de la funkciantaj fervojoj atingis 66 000 km-ojn. Ĉinio okupas la unuan lokon en Azio.

2. Grandskala multigo de transporta kvanto.

Ni komparis la transportan kvanton en 1997 kaj tiu en 1978 :

La pasagero-transporta kvanto kreskis je 13,86% , la pasaĝero-cirkulado je 224, 84%, la vartransporta kvanto je 50, 60% kaj la varo-cirkulado kreskis je 144,63% .

3, Laŭgrada modernigo de la nivelo de la teknikoj kaj ekipaĵoj.

En la lastaj 20 jaroj la longo de dutrakaj fervojlinioj kreskis de 8 000 km-oj al 19 000 km-oj, la proporcio de dutrakaj linioj kreskis de 15,7% al 33,1% de la funkciantaj linioj. La longeco de elektraj fervojlinioj kreskis de 1 000 km al 12 000 km, la proporcio de elektro-fervojoj kreskis de 2, 11% al 20, 9% de la funkcianta fervojlongeco.

Grande ŝanĝiĝis la strukturo de tir-mov-forto, iom post iom realiĝis dizelizado kaj elektrizado. La proporcio de tir-labor-kvanto farita per dizelo- lokomotivo kreskis de 15, 25 en 1978 al 67, 55 en 1997, la proporcio de tir-laborkvanto farita per elektro-lokomotivo kreskis de 1,8% en 1978 al 26, 55 en 1977. Manovrado de rapidtrajnoj kaj grandrapidtrajnoj sur la ekzistantaj linioj altigis la konkuro-kapablon de fervojoj en la trafika merkato. Oni starigis la historian rikordon de rapido 240 km/h per la eksperimenta trajno farita en Ĉinio por atingi la celon de grandrapida trajno.

Rapide disvolviĝis teknikoj de elektronikaj enformoj de fervojoj, aperis komputiloj vaste uzataj en diversaj departementoj de fervojoj.

4. Reformado kaj "pordomalfermo "

Estas granda puŝforto al fervoja disvolviĝo. Kuninvestaj fervojoj aperis, lokaj fervojoj grandskale disvolviĝis. En 1978 ekkonstruiĝis la unua kuninvesta fervojlinio Sanmao-linio. En oktobro 1998 la konstruitaj 16 kuninvestaj fervojoj longis 4 350 kilometrojn. Inter ili ekfunkciis 15 fervojlinioj kun 4860 km-oj, kiuj okupis 355 de la novkonstruitaj fervojo-linioj en la lastaj 20 jaroj. De 1979 ĝis 1997 lokaj fervojoj kreskis je 69, 2% de 3 155 al 5-339 km-oj.

5. Tir-mov-forto kaj transportilo ekpaŝis en la novan etapon de modernigo.

En 1997 dizela kaj elektra lokomotivoj ŝarĝis sur sin pli ol 90% de la tuta transporto. La grandtipaj vartrajnoj kun pli ol 60 tunoj konsistigis 82% de la totalaj vartrajnoj. Pasaĝertrajnoj fariĝis pli multspecaj kaj komfortaj.

6. Pez-ŝarĝ-transporto rapide disvolviĝis.

Plirapidigo de pasaĝero-transporto plenamplekse antaŭen marŝis.

Unu vorton ; en la lastaj 20 jaroj fervojaj linio-retoj en nia lando rapide disvastiĝis, la denseco de transporto estis la unua en la mondo. La totala transporta kvanto okupis la duan lokon en la mondo. Ĉinio fariĝis potenca lando de fervojoj.

Han Zuwu
Vicprezidanto de Ĉina Fervojista
Esperanto-Asocio

Konstruo de nord-suda ter-mara fervoja linio en Ĉinio

Ĉinio streĉe konstruas la 2200-kilometran ter-maran fervojan linion ligantan pli kompakte kaj rapide Nord-orientan Ĉinion kun la ĉirkaŭbohai-mara kaj Yangzi-rivera delta ekonomiaj regionoj.

Specialistoj antaŭkalkulas, ke oni bezonos investi la sumon de pli ol 30 miliardoj da ĉinaj Yuanoj por la ĉefa linio, oni finkonstruos la linion kaj ekuzos ĝin fine de la jaro 2000.

En tiu tempo la urbo Shanhaiguan, kiel la fervoja "botelkolo" longtempe detenanta Nordorienton de Yangzi-rivera delta regiono ne plu ekzistos.

La fervoja transporta distanco de Shanghai ĝis la ĉefa industria urbo en Nord-oriento Shenyang mallongiĝos je pli ol 400 kilometroj. La distanco de Yantai en la orienta Shandong-provinco ĝis Shenyang longas 1400 km-ojn. Tiu ĉi termara fervoja trairejo trapasos ses provincojn : Heilongjiang, Jilin, Liaoning, Shandong, Jiangsu kaj Zhejiang. La ĉefa linio komenciĝos norde de la urbo Harbin de Heilongjiang-provinco, sude ĝis Taihu-lago de la norda parto en Zhejiang-provinco.

Laŭ specialistoj, la konstruado de la transmara pramo rektigos la kurban vojon, ĉirkaŭveturantan la Bohai-maran golfon. La proporcio de la distanco-mallongigo 10 : 1 estas la plej granda en la mondo.

Han Zuwu
vicprezidanto de Ĉina Fervojista
Esperanto-Asocio



EKSPONO DE LA GRANDAĜA VAPORLOKOMOTIVO EN TAIWAN DE ĈINIO

Ĉina Taiwan Fervoja Kompanio deklaris, ke oni riparis la 112-jaraĝan vaporan lokomotivon "Tengyun" kaj denove metis ĝin en Taibei Fervoja Stacio por vizitado de pasaĝeroj.

Laŭdire, post kiam li ekkonstruis Taiwan fervojon en Qingdinastio, Taiwan loka registara estro s-ro Liu Mingchuan enkondukis tiun ĉi vaporan lokomotivon "Tengyun", faritan en Germarnio en 1887. La lokomotivo kun 16 tunoj havas tirforton je 230O kilogramoj. La unua en Taiwan vapora lokomotivo servis dum 36 jaroj al pasaĝeroj kaj honore malmobiliziĝis en 1923. Ĝi estas ekspoziciita en parko post ĝia malmobilizo.

Han Zuwu
vicprezidanto de Ĉina Fervojista
Esperanto-Asocio

Vagono enirinta historion

Fervojoj de unuopaj ŝtatoj kelkfoje enskribiĝis en la historion de la ŝtatoj mem, kaj eĉ en la historion tutmondan. Oni povus citi multajn ekzemplojn, kelkaj eĉ ricevis la atributon 'la plej'. Sed multfoje fervojo vekis konatecon per la fakto, ke sur ĝi aŭ en ĝia apudeco okazis grandaj bataloj dum milito.

Kunlige kun milito venis en la historion ankaŭ unu vagono, ja eĉ dufoje dum la sama proceda akto. Paradokse estas, ke la intertraktantaj partioj dum la dua traktado interŝanĝis siajn rolojn.

En la unuaj novembraj tagoj de la jaro 1918, kiam Germanio restis praktike sola en milito kontraŭ potencoj de la Entento, oni jam tutklare vidis ĝian finon. La 8an de novembro franca marŝalo Foch [elp. Foŝ] akceptis en sia ŝtabtrajno en Compiègne-a arbaro, sur linio konstruita fare de artilerianoj, proksime de la stacio Rethondes germanan delegitaron. Gvidis ĝin ministro sen fako Matthias Ernberger. Kondiĉoj de la interpaco estis por Germanio, troviĝanta en senelireja situacio, aparte malmildaj. Per interpackontrakto, subskribita frue matene la 11an de novembro en la koncerna vagono de la franca milittrajno finiĝis la unua mondmilito.

En la jaro 1940, kiam furiozis la dua mondmilito, venis la 14an de junio germanaj milittrupoj al la franca ĉefurbo. Baldaŭ poste demisiis la ĝistiama ĉefministro kaj la nova, marŝalo Pétain petis Germanion pri interpaco. Germanoj ne rapidis per respondo, ili ja memoris la humiligajn kondiĉojn de la interpaco je la fino de la unua mondmilito. Nur la 22an de junio ili proponis al la francaj delegitoj kontrakton. Akcepto de la interpaco fariĝis por Francio tiom pli malhonora, ke oni devis ĝin akcepti en la sama vagono kaj en la sama loko, kie marŝalo Foch en la jaro 1918 diktis kondiĉojn al la tiam venkita Germanio.

Jindřich Tomíšek

Fervoja pensia kaso

La hungaraj fervojistoj fondis la longnoman *"Fervoja Memvola Reciproka Kompletiga Pensia Kaso"*-n. Ĉi tie mi uzas nur Pensia-n Kaso-n.

La Pensia Kaso estis fondita en aŭtuno 1995. Oni aranĝis la II-an deputitan kunvenon la 27an de marto 1997. Kaj la protokolo kaj la eldiritaj informoj de la prezidanto de la direkcio montris bonan rezulton en la jaro 1996.

La sukceso montras konfidon al la kaso inter kolegoj fervojistaj. Ĉi tion montras ankaŭ la rapida membriĝo. Je la jarfino de 1995 - kelkajn monatojn post la fondiĝo - la membraro kalkulis nur 300. Je la jarkomenco de 1996 la nombro jam atingis 8000 personojn. Nuntempe ni povas kalkuli jam 13.975 membrojn. La pasintjara enspezo estis 24 750 000 forintoj. Por la jaro 1997 oni antaŭkalkulis 15 mil membrojn. Laŭ la ĉijara salajroaltigo de MÁV, kiu estos 18%, oni kalkulas enspezon 411 603 000 forintojn.

Kristály Tibor

Germano Gimelli forlasis nin

La 12an de novembro 1999, en Gallipoli LE, subite malaperis Germano.

Li naskiĝis en Fiumana FO la kvaran de novembro 1913.

Funkciulo ĉe la Ŝtataj Fervojo (FS), emerito ekde 1975 ; li estis nomumita Kavaliro de la Respubliko.

Li estis homo kun sagaca intelekto kaj profunda sentemo, kiuj havis la bonŝancon koni lin memoros ke li estis tiel bonkora kiel rezerviĝema kaj ĉiam preta helpi kaj konsili.

Li estis homo kun grandaj religia fido kaj universalaj idealoj, kiujn ĉiam celis kaj respektis.

Tiuj samaj idealoj certe aperis al li pli praktike atingeblaj per la uzado de la internacia lingvo. Fariĝinta entuziasma esperantisto kun la familianoj ekde 1953, li tuj estis envolvita en diversaj organizacioj kaj agadkampoj, okupante responsajn oficojn kaj neniam elreviĝante, kiuj elektis lin.

Dediĉante al la esperantista ideo grandan parton de sia vivo en la plej plena maniero, sed ankaŭ en la plej natura maniero, li montris kiel oni povas esti heroemaj en la ĉiutaga vivo.

Li lasas nenuligeblan malplenon en la vivo de kiuj konis lin kaj kunlaboris kun li. Certe li disdonis kaj ricevis tiom multan amon.

La plej korajn kondolencojn al la edzino Delvina, al la filo Gianluigi, bofilino Maresa, nepoj Guido, Giulio, Gabriele, kaj al ĉiuj parencoj.

Inter la diversaj esperantistaj taskoj kaj agadoj ni memoras la ĉefajn.

Honora Membro de I.F.E.F. (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio) (Kongreso en Swanwick GB 1977), ĉe kiu li estis la Itala Delegito (1963-96).

Honora Prezidanto de I.F.E.A. (Itala landa asocio de IFEF), en kiu li estis: Redaktanto de "Itala Fervojisto - Informa Bulteno" (1954-84), Sekretario 1954-84), Prezidanto (1984-95).



Membro de la L.K.K. (Loka Organiza Komitato) de la 55a Universala Kongreso de Esperanto, Bologna 1955.

Prezidanto de la L.K.K. de la 22a Kongreso de IFEF (Rimini 1970, 701 partoprenantoj el 20 landoj).

Organizanto de du I.F.E.S. (Internacia Fervojista Skisemajno de IFEF) (Plan - Selva Val Gardena BZ, 1975, 1980).

Delegito kaj Fak-Delegito (Fervojoj) UEA en Bologna ĝis 1998.

Membro de I.I.E. (Itala Instituto de Esperanto), Katedro de Bologna, li organizis nenombreblajn kursojn kaj ekzamensesiojn.

Membro kaj plurfoje nacia Konsilanto de I.E.F. (Itala Esperanto-Federacio).

Membro kaj plurfoje Konsilanto de G.E.B. (Bologna Esperantista Grupo).

Membro de UECI (Itala Katolika Esperanto-Unio) kaj de IKUE (Internacia Katolika Unio Esperantista).

Li partoprenis en centoj da Kongresoj kaj manifestacioj en Italio kaj en la tuta Eŭropo (UEA, IFEF, FEI, UECI, ktp), en kiuj ofte li aktive kontribuis, ankaŭ kun liaj filatelaj kolektoj kun temoj Esperanto-Fervojo.

Romano Bolognesi

INTERNACIA FERVOJISTO
2000.1
52a eldonjaro

Trimonata fervojfaka
revuo en Esperanto
kaj organo de
Internacia Fervojista
Esperanto-Federacio.

Redakcio :
Jean Ripoche
6 rue des Platanes
FR-72 230 Arnage
Tel /Fakso +332 43 21 16 39

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO -FEDERACIO
Sekretario :
Ernst Quietensky
Pappenheimgasse 70/3
AT/1200 Wien

Kasisto :
Henning Hauge
Banegårdspladsen
DK-9700 Brønderslev
Tel +45 98 80 15 99
Fakso +45 98 80 25 99

Dana poŝtĉekkonto :
1 25 80 36 IFEF
Banegårdspladsen 14
DK-9700 Brønderslev
(pagante per poŝtĉekkonto
el eksterlando, aldonu
15 DKK por poŝtelspezoj)

UEA-konto :
iffk-o

Apermonatoj :
Januaro, marto, julio,
oktobro .

Redaktofino :
Ĉiam la 10an de la antaŭa monato

Presejo :
Huerma 12 rue de Palestine
FR-75012 Paris
ISSN 1397-4270

Iom por memori pri la iama tempo

Pro "naturaj kaŭzoj"



Proksimume centjara dekreto de tiama parto de la fervojlinio de Stavanger en suda Norvegio precizigis :

"Ĉar pasaĝeroj dum halto de trajno, supozeble devas eliri pro iu "natura kaŭzo", sed tamen intencas daŭrigi la vojaĝon per la sama trajno, mi admonas al la sinjoroj staciestroj, ke ili atentu, ke homoj tiukaze ne estu postlasitaj de la trajno."

Subskribita de ĉefo.

Odd Kolbrek

Norvega Ŝtata Fervoja administreja dekreto 1882

"Pro iuj okazintaĵoj mi ne volas ne atentigi al la personaro jenon :

La salajroj de komencantoj diverskategoriaj estas fiksitaj kondiĉe, ke la koncernaj funkciistoj restas needziĝintaj dum ili havas tiun postenon.

Se tamen funkciistoj, kiuj ne estas 23 jaraĝaj deziras edziĝi, ili devas unue informi min pri tio, kun aldono de informo por prijuĝado, ĉu ili havas eblecon subteni familion.

Malobservado de ĉi tiu regularo rezultos je maldungado de la fervojo."

Subskribita de ĉefo.

Odd Kolbrek

Fervoja Koresponda Servo
S-ro PORUPKA Sorin
Mihai Bravu 32/2
RO-6200 Galati



Se vi deziras utiligi la servon, bonvolu indiki viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)on, kaj pri kiaj temoj ktp.
Aldonu, se eble, internacian respondkuponon.
Se tio ne eblas, aldonu poŝtmarkojn vendeblajn en Rumanio.